

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

**Aktenzeichen:** 102 45 265.2

**Anmeldetag:** 27. September 2002

**Anmelder/Inhaber:** ROBERT BOSCH GMBH, Stuttgart/DE

**Bezeichnung:** Adaptive EEPROM-Speicherung zur Reifendruckverlusterkennung

**IPC:** B 60 C 23/00

**Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.**

München, den 3. Juni 2003  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Weihmayer", is written over a stylized, wavy line that serves as a graphic flourish.

Weihmayer

R. 303826

17.09.02 Gi

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10 Adaptive EEPROM-Speicherung zur Reifendruckverlusterkennung

Stand der Technik

15 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Überwachung eines Betriebszustands wenigstens eines Reifens eines Fahrzeugs mit den Merkmalen der unabhängigen Ansprüche.

20 Die Reifen eines Fahrzeugs gehören zu den fahrsicherheitskritischen Systemen während des Fahrzeugbetriebs. Ein plötzlicher Druckabfall, wie er regelmäßig als ein Anzeichen für einen Reifenschaden auftritt, kann zu einer Einschränkung der Bodenhaftung und unter Umständen dazu führen, dass sich das Fahrzeug nicht mehr beherrschen lässt. Gerade bei hohen Geschwindigkeiten können sich daher Reifendruckverluste extrem verheerend auswirken. Eine rechtzeitige Erkennung eines defekten Reifens kann somit erheblich zur Fahrsicherheit beitragen.

25 Aus dem Stand der Technik sind Systeme bekannt, die den Zustand eines Reifens, insbesondere den Luftdruck, überwachen. Neben der direkten Bestimmung des Luftdrucks eines Reifens können die Drehgeschwindigkeiten der Räder herangezogen werden, um eine Änderung des Reifendrucks zu bestimmen. So kann der Verlauf der Drehgeschwindigkeiten einzelner Räder aufgenommen und dazu verwendet werden, die Änderung des Betriebszustands der Reifen aufzuzeigen. In der DE 36 10 116 A1 und in der DE 32 36 520 A1 werden entsprechende Systeme vorgestellt, die bei bestimmten Betriebszuständen (ungebremste, unbeschleunigte Geradeausfahrt) den Reifenzustand

anzeigen. Weiterhin wird in diesen Schriften eine Normierung der Drehgeschwindigkeiten auf die jeweilige Fahrzeuggeschwindigkeit vorgeschlagen.

5 Für indirekt messende Reifendruckkontrollsysteme ist die Verwendung von Differenzen der Raddrehgeschwindigkeiten einzelner Räder zur Reifenzustandserkennung beispielsweise aus der EP 0 291 217 B1 bekannt. Damit können Druckverluste über die abweichenden Radgeschwindigkeiten bei vermindertem Reifenumfang ermittelt werden.

10 In der DE 199 44 391 A1 wird die Anpassung eines zur Überwachung des Reifendrucks dienenden Kalibrierungswertes beschrieben. Dabei wird aufgrund eines geänderten Betriebszustandes des Rades eine Neukalibrierung des Reifendrucksystems durchgeführt, wobei der alte Wert überschrieben wird.

15 Vorteile der Erfindung

Bei der vorliegenden Erfindung handelt es sich um ein Verfahren und eine Vorrichtung, mit dessen Hilfe ein Betriebszustand wenigstens eines Reifens eines Fahrzeugs überwacht wird. Dabei ist insbesondere vorgesehen, dass es sich bei dem überwachten 20 Betriebszustand um einen Reifenzustand des Rades beispielsweise den Luftdruck des Reifens handelt. Weiterhin ist vorgesehen, dass in der Überwachung eine Reifenzustandsgröße, die den aktuellen Betriebszustand des Reifens repräsentiert und eine Kalibrierungsgröße, die den Sollreifenzustand des Reifens repräsentiert, berücksichtigt wird. Der Kern der Erfindung besteht dabei darin, dass die Überwachung 25 in unterschiedlichen Überwachungsmodi erfolgt. Der jeweils zur Überwachung herangezogene Überwachungsmodus wird dabei in Abhängigkeit von wenigstens einer den Fahrzustand repräsentierenden Fahrzustandsgröße bestimmt.

In einer vorteilhaften Ausführungsform ist vorgesehen, als Fahrzustandsgröße die 30 Fahrzeuggeschwindigkeit als Unterscheidungskriterium zwischen den einzelnen Überwachungsmodi zu wählen. Dadurch wird eine Überwachung angepasst an den momentanen Fahrzustand ermöglicht.

Eine Weiterbildung der Erfindung besteht darin, dass vorgesehen ist, jeden Überwachungsmodus mit wenigstens einem Kalibrierungsmodus auszustatten. Weiterhin ist vorgesehen, dass jeder Kalibrierungsmodus wenigstens eine Kalibrierungsgröße enthält. So lassen sich innerhalb der einzelnen Überwachungsmodi feine Abstufungen erreichen, die eine genaue Feststellung und Überwachung des Betriebszustand des Reifens ermöglichen. Um die Ermittlung der Kalibrierungsgrößen möglichst nahe an den tatsächlichen Betrieb des Fahrzeugs anzupassen, werden die Kalibrierungsgrößen in Abhängigkeit einer Reihe von Parametern bestimmt. So fließt in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße wenigstens eine Reifenzustandsgröße, eine Fahrzustandsgröße, eine Kalibrierungsanforderung und/oder der Überwachungsmodus ein. Durch eine Mittelwertbildung mehrerer Reifenzustandsgrößen bei der Ermittlung der Kalibrierungsgrößen können so Spitzen bzw. kurzfristige Störungen aus der Ermittlung eliminiert werden. Mit der Fahrzustandsgröße, beispielsweise der Fahrzeuggeschwindigkeit, kann eine angepasste Kalibrierung beispielsweise auf das veränderte physikalische Verhalten des Reifens bei hohen Geschwindigkeiten berücksichtigt werden. Durch die Kalibrierungsanforderung kann darüber hinaus gezielt eine Kalibrierung durchgeführt werden, wenn es die Fahrsituation erlaubt.

15 Bei einer vorteilhaften Ausgestaltung der Erfindung wird die Ermittlung der Kalibrierungsgröße in Abhängigkeit von der Anzahl der erfassten Reifenzustandsgrößen und dem Überwachungsmodus vorgenommen. Dabei ist insbesondere vorgesehen, je nach vorgegebener Anzahl der in die Ermittlung eingegangenen Reifenzustandsgrößen eine Kalibrierungsgröße erster Art und/oder eine Kalibrierungsgröße zweiter Art zu bestimmen. Eine besondere Ausführungsform sieht dabei vor, dass die Kalibrierungsgröße als Mittelwert der in die Ermittlung eingegangenen Anzahl an Reifenzustandsgrößen bestimmt wird.

20 Eine Weiterbildung der Erfindung besteht darin, dass die Ermittlung der Kalibrierungsgröße der ersten Art bis zur Voraussetzung der Bildung der Kalibrierungsgröße der zweiten Art erfolgt. Zusätzlich ist vorgesehen, dass die weitere Ermittlung der Kalibrierungsgröße beendet wird, wenn die Kalibrierungsgröße der

zweiten Art gebildet wurde. Eine vorteilhafte Ausführungsform der Erfindung sieht jedoch vor, dass die Ermittlung einer neuen Kalibrierungsgröße erneut durchgeführt wird, wenn eine Kalibrierungsanforderung erkannt wird.

5 Die Abhängigkeit der Überwachung vom Überwachungsmodus stellt eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung der Erfindung dar. Dabei wird eine Reifenzustandsgröße, die den aktuellen Reifenzustand darstellt, ermittelt und in Bezug zur Kalibrierungsgröße des Überwachungsmodus gebracht. Aus dem damit verbundenen Vergleich der beiden Größen wird eine Fehlfunktion dann erkannt, wenn der Unterschied außerhalb eines vorgegebenen Bereichs, d.h. über einen vorgegebenen Schwellwert hinaus geht. Vorteilhafterweise wird in einer besonderen Ausführungsform der Erfindung der vorgegebene Bereich bzw. der Schwellwert in Abhängigkeit von wenigstens einer Fahrzustandsgröße, beispielsweise der Fahrzeuggeschwindigkeit gewählt. Dadurch können auch nichtlineare oder nur abschnittsweise lineare Korrelationen zwischen 15 Abrollumfang und Fahrzeuggeschwindigkeit berücksichtigt werden. Alternativ bzw. gleichzeitig kann jedoch auch die Überwachung abhängig von der zur Ermittlung der Kalibrierungsgröße verwendeten Anzahl an Reifenzustandsgrößen gewählt werden. Der Vorteil bei dieser Ausführungsform liegt dabei darin, dass die Schwellwerte durch die Modifizierung unterschiedliche Empfindlichkeiten aufweisen. So reduzieren eine hohe Anzahl an Reifenzustandsgrößen bei der Ermittlung der Kalibrierungsgröße die erfasste 20 Schwankungsbreite der Reifenzustandsgrößen und erlaubt dadurch eine empfindlichere Überwachung.

25 Eine besondere Weiterbildung besteht darin, dass die Überwachung des Reifenzustands durch eine den Reifenzustand repräsentierende Reifenzustandsgröße erfolgt. Dabei wird die Reifenzustandsgröße anhand von Raddrehzahlen gebildet. Die Ermittlung der Reifenzustandsgröße wird durch eine Differenzbildung der Raddrehzahlen an jeweils wenigstens zwei Rädern bestimmt. Dabei ist insbesondere vorgesehen, die Differenzen der Raddrehzahlen an den Rädern einer Achse und/oder an den diagonal angeordneten 30 Rädern zu bilden. Daneben besteht aber auch die Möglichkeit, die Reifenzustandsgröße durch eine Differenzbildung zwischen der Summe der Raddrehzahlen an den Rädern der vorderen Achse und der hinteren Achse zu bestimmen. Ebenso ist jedoch denkbar, die

5

Reifenzustandsgröße als Differenz zwischen der Summe der Raddrehzahlen an den Rädern der linken und der rechten Seite des Fahrzeugs zu bestimmen. Bei einer weiteren Ausführungsform ist darüber hinaus vorgesehen, die gebildeten Differenzen auf die Fahrzeuggeschwindigkeit zu normieren. Weiterhin ist vorgesehen, die Raddrehzahlen durch eine die Raddrehzahl repräsentierende Raddynamikgröße zu ermitteln.

10

Ein weiterer Vorteil in einer besonderen Ausgestaltung der Erfindung besteht darin, dass die Kalibrierungsanforderung zu einem vorgegebenen Zeitpunkt erfolgt. So kann der Zeitpunkt durch einen vom Fahrer initiierten Befehl aber auch automatisch durch einen erkannten Reifenwechsel, bzw. erkannten Aufpumpvorgangs des Reifens bestimmt werden.

15

Eine Ergänzung der Erfindung sieht vor, beim Erkennen einer Fehlfunktion, d.h. beim Auftreten eines Druckverlustes in einem Reifen, den Fahrer akustisch und/oder optisch darüber zu informieren. Weiterhin ist möglich, bei Erkennung einer Fehlfunktion eine im Fahrzeug befindliche Bremsanlage und/oder ein aktives Lenksystem derart anzusteuern, dass die Reaktion des Fahrzeugs der Ursache der Fehlfunktion entgegenwirkt. So können gefährliche Fahrsituationen aufgrund eines Druckverlustes in den Reifen kompensiert bzw. entschärft werden.

20

Weitere Ausgestaltungen sind den Unteransprüchen zu entnehmen.

Zeichnungen

25

30

Figur 1 zeigt in einem Blockschaltbild anschaulich die Aufnahme der Betriebsgrößen, die zur Überwachung des Reifenzustands notwendig sind, sowie die Verarbeitung der eingelesenen Werte und die Weiterleitung einer erkannten Fehlfunktion. Das Flussdiagramm in Figur 2 stellt die Initialisierung bzw. Ermittlung der Kalibrierungsgrößen dar. In Figur 3 wird schematisch der Ablauf der Überwachung des Reifenluftdrucks gezeigt.

## Ausführungsbeispiele

Anhand der Zeichnungen sollen im folgenden Ausführungsbeispiele beschrieben werden,  
5 mit dem in einem Fahrzeug der Betriebszustandes wenigstens eines Reifens überwacht  
werden kann.

Figur 1 zeigt ein Ausführungsbeispiel zur Überwachung eines Fahrzeugs mit 4 Reifen.  
Eine Erweiterung des Beispiels auf mehrere Reifen ist ohne weiteres möglich, jedoch für  
10 die Darstellung des Beispiels nicht nötig. Zur Aufnahme der zur Überwachung benötigten  
Überwachungsparameter besitzt jedes mit einem Reifen ausgestattete Rad einen  
Raddrehzahlsensor (130 bis 136) zur Ermittlung der Raddrehzahl. Von diesen  
Raddrehzahlsensoren (130 bis 136) werden die Raddrehzahlgrößen  $v_{VR}$  (140),  $v_{VL}$  (142),  
 $v_{VR}$  (144), und  $v_{VL}$  (146), die die Raddrehzahlen repräsentieren, an die zentrale  
15 Überwachungseinheit 100 weitergeleitet. Zur Komplettierung der fahrdynamischen  
Größen zur Überwachung liest die Überwachungseinheit 100 aus einem entsprechenden  
System 138 eine die Fahrzeuggeschwindigkeit repräsentierende Größe  $v_{car}$  (148) ein.  
Aus diesen eingelesenen Werten werden in Block 150 Reifenzustandsgrößen  $\Delta v_A$ ,  $\Delta v_D$   
ermittelt, die den Reifenzustand der Räder repräsentieren.

20 Durch eine Initialisierung, wie sie manuell durch den Fahrer und/oder automatisch  
beispielsweise bei einem Reifenwechsel und/oder einem Aufpumpvorgangs des Reifens  
erfolgen kann, wird ein Flag  $F_I$  (115) gesetzt, d.h. Flag  $F_I$  wechselt vom Wert 0 auf den  
Wert 1. Eine weiteres Ausführungsbeispiel zeigt jedoch, dass neben dem kontinuierlichen  
25 Setzen des Flags ebenfalls ein kurzzeitiges Setzen des Flags  $F_I$  (115) zur Initialisierung  
des Kalibrierungsvorganges ausreicht.

30 Im Block 150 werden aufgrund des gesetzten Flags  $F_I$  (115) aus den  
Reifenzustandsgrößen Kalibrierungswerte in Abhängigkeit von der eingelesenen  
Fahrzeuggeschwindigkeitsgröße  $v_{car}$  (148) gebildet. Dabei werden jedoch nur solche  
Raddrehzahlgrößen (140 bis 146) zur Ermittlung der Reifenzustandsgrößen  
herangezogen, die dazu geeignet sind. So sind Fahrsituationen denkbar, wie

5

beispielsweise eine starke Verzögerung/Beschleunigung, Kurvenfahrt oder eine ABSR/ESP-Regelung, die keine zur Auswertung geeigneten Reifenzustandsgrößen liefern. Zur Herausfilterung solcher Fahrsituationen aus der Überwachung bzw. Ermittlung der Kalibrierungsgrößen, wird ein Fahrbeobachtungsmodul 120 eingesetzt, das die entsprechenden Fahrsituationen erkennt und ein Flag  $F_M$  (125) setzt, wenn die Überwachung bzw. Kalibrierung kurzzeitig ausgesetzt werden soll.

10

Da die Reifen abhängig von der Drehgeschwindigkeit des Rades unterschiedliche physikalische Eigenschaften im Fahrverhalten aufweisen, werden verschiedene Geschwindigungsbereiche gebildet. Dies kann beispielweise durch den Index B gemäß der Tabelle:

Index B	Geschwindigungsbereich $V_B$ [km/h]
1	0 – 50
2	51 – 100
3	101 – 150
4	151 – 200
5	201 – 250

15

erfolgen, wobei jedoch auch andere Einteilungen, angepasst an das jeweilige Fahrzeug denkbar sind. Weiterhin ist auch möglich, die Geschwindigungsbereiche während des Betriebs des Fahrzeugs variabel zu halten.

20

Da sich mit den Reifeneigenschaften auch das Verhalten der Reifen ändert, ist es notwendig, zu jedem Geschwindigungsbereich eigene Kalibrierungsgrößen zu ermitteln. Bei der Überwachung des Betriebszustandes der Reifen wird deshalb zur Zuordnung der entsprechenden Kalibrierungsgröße die Fahrzeuggeschwindigkeitsgröße  $v_{car}$  (148) herangezogen.

25

Die in den einzelnen Geschwindigungsbereichen ermittelten Kalibrierungsgrößen, sowie die Anzahl  $n$  der dabei berücksichtigten Reifenzustandsgrößen, werden in einem Speicher

5

155 abgelegt und bei Bedarf ausgelesen. Wird bei der Überwachung eine Fehlfunktion festgestellt, so kann der Fahrer darüber informiert werden. Dies kann sowohl optisch als auch akustisch über eine entsprechende Anzeige 170 erfolgen. Ebenso ist denkbar, dass aufgrund der erkannten Fehlfunktion ein im Fahrzeug befindliches System 190 angesteuert wird, das den möglichen Beeinträchtigungen des Fahrverhaltens durch den Reifendruckverlust mit einer entsprechenden Ansteuerung 180 entgegenwirkt. Gängige Systeme, die dies leisten können sind dabei beispielsweise ein ABS, ESP oder auch ein aktives Lenksystem.

10

Das Flussdiagramm in Figur 2 beschreibt einen möglichen Programmablauf der Ermittlung der Kalibrierungsgrößen, wie sie zur Überwachung des Reifenzustandes, insbesondere des Reifenluftdrucks, als Referenzwerte benötigt werden. In einem ersten Schritt 200 wird die Kalibrierungsanforderung abgefragt. Dies geschieht dadurch, dass das Flag  $F_I$  (115) abgefragt wird. Wird ein ungesetztes Flag  $F_I$  (115), d.h.  $F_I=0$  erkannt, beendet das Programm den Durchlauf. Ist mit einem gesetzten Flag  $F_I$  (115), d.h.  $F_I=1$  jedoch eine Kalibrierungsanforderung durch den Fahrer oder aufgrund einer automatischen Erkennung erfolgt, werden im folgenden Schritt 205 die Flags  $F_{KB}$ , die die erfolgreiche Ermittlung einer Kalibrierungsgröße für den Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  durch ein gesetztes Flag  $F_{KB}=1$  darstellen, für alle Indices B auf den Wert 0 gesetzt.

15

Daraufhin werden im Schritt 210 die Durchlaufvariable  $n_B$ , die Kalibrierungsgrößen  $Kal_{AB}$  für die achsweise und  $Kal_{DB}$  für die diagonale Überwachung ebenfalls für alle Indices B auf den Wert 0 gesetzt. Zur Bestimmung des aktuellen Geschwindigkeitsbereichs  $V_B$  wird in Schritt 215 die Fahrzeuggeschwindigkeit repräsentierende Fahrzeuggeschwindigkeitsgröße  $v_{car}$  (148) eingelesen. Durch einen Vergleich der Fahrzeuggeschwindigkeitsgröße  $v_{car}$  (148) mit den vorher eingeteilten Geschwindigkeitsbereichen  $V_B$  kann der Bereich bestimmt werden, in dem sich das Fahrzeug befindet. Aus diesem Vergleich erhält man den zugehörigen Wert des Index B, der für die weitere Ermittlung der Kalibrierungsgröße verwendet wird. Wird über die Durchlaufvariable  $n_B$  festgestellt, dass es sich um den ersten Durchlauf der Ermittlung der Kalibrierungsgröße handelt, d.h.  $n_B=0$ , so wird der zum aktuellen Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  gehörende Wert des Index B in einer Variablen  $Z_K$  abgespeichert. Dies erlaubt die Zuweisung bzw. die Identifikation der ermittelten

20

25

30

5

10

15

20

25

30

Kalibrierungsgröße zu dem dazugehörigen Geschwindigkeitsbereich. Im Schritt 220 wird anschließend überprüft, ob der aktuelle Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  mit dem Bereich übereinstimmt, in dem die Kalibrierung durchgeführt werden soll. Dies geschieht dadurch, dass der in Schritt 215 ermittelte Wert von B mit der Variablen  $Z_K$  verglichen wird. Durch diesen Vergleich ist somit möglich, den Wechsel in einen anderen Geschwindigkeitsbereich festzustellen, der durch eine geänderte Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) hervorgerufen wird. Gleichzeitig wird über das Flag  $F_{KB}$  die Existenz einer bereits bestimmten Kalibrierungsgröße zweiter Art für den Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  abgefragt. So bezeichnet, wie eingangs beschrieben, ein gesetztes Flag  $F_{KB}=1$  das Vorhandensein einer Kalibrierungsgröße der zweiten Art in dem entsprechenden Geschwindigkeitsbereich  $V_B$ . Wird die Kombination der beiden Vergleiche

$$B = Z_K$$

und

$$F_{KB} = 0$$

negativ entschieden, so wird in Schritt 225 die Zuweisung

$$Z_K = B$$

20 vorgenommen, um die Variable  $Z_K$  an den aktuellen Geschwindigkeitsbereich mit dem Wert des Index B anzupassen. Nach dieser Zuweisung im Schritt 225 wird mit Schritt 210 ein neuer Zyklus zur Ermittlung der Kalibrierungsgröße gestartet. Bei einem positiven Ausgang des Vergleichs in Schritt 220 wird das Programm mit dem nächsten Schritt 230 abgearbeitet. Hierbei werden die Raddrehzahlgrößen  $v_{VR}$  (140),  $v_{VL}$  (142),  $v_{VR}$  (144), und  $v_{VL}$  (146) eingelesen. Befindet sich das Fahrzeug in einer Fahrsituation, die die Ermittlung einer zur Auswertung geeigneten Reifenzustandsgröße nicht zulässt, so ist das Flag  $F_M$  (125) gesetzt, d.h.  $F_M=1$ . Aufgrund dieses gesetzten Flags  $F_M$  (125) wird in Schritt 235 auf den Schritt 240 des Flussdiagramms verzweigt, bei dem die Zuweisung

$$Z_K = B$$

vorgenommen wird, um die Variable  $Z_K$  an den aktuellen Geschwindigkeitsbereich mit dem Wert des Index B anzupassen. Nach erfolgter Zuweisung  $Z_K=B$  im Schritt 240 wird das Programm in einer Rückschleife auf den Schritt 215 verwiesen.

5 Ist jedoch keine unzulässige Fahrsituation festgestellt worden, d.h.  $F_M=0$ , so werden im Schritt 245 mit

$$\Delta v_A := \{(v_{VL} + v_{VR}) - (v_{HL} + v_{HR})\} / v_{car} .$$

$$\Delta v_D := \{(v_{VL} + v_{HR}) - (v_{VR} + v_{HL})\} / v_{car}$$

10 die Reifenzustandsgrößen ermittelt, die sowohl auf achsweiser ( $\Delta v_A$ ) als auch auf diagonaler ( $\Delta v_D$ ) Basis der Raddrehzahlgrößen  $v_{VR}$  (140),  $v_{VL}$  (142),  $v_{VR}$  (144), und  $v_{VL}$  (146) normiert auf die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) bestimmt werden. Weiterhin wird in Schritt 245 die Durchlaufvariable  $n_B$  mit

15  $n_B = n_B + 1$

inkrementiert. Die so ermittelten Radzustandsgrößen  $\Delta v_A$  und  $\Delta v_D$  werden anschließend in Schritt 250 zur Ermittlung der Kalibrierungsgrößen  $Kal_{AB}$  und  $Kal_{DB}$  gemäß

20  $Kal_{AB} = Kal_{AB} + \frac{Kal_{AB} - \Delta v_{AB}}{n_B}$

und

$$Kal_{DB} = Kal_{DB} + \frac{Kal_{DB} - \Delta v_{DB}}{n_B}$$

25 genutzt. Zur Festlegung einer Kalibrierungsgröße erster Art wird in Schritt 255 eine Mindestanzahl  $n_{min}$  vorgegeben, die durch die Durchlaufvariable  $n_B$  erreicht oder überschritten werden muss, um den Schritt 260 zu erreichen. Sind hingegen zu diesem Zeitpunkt weniger als die geforderte Anzahl an Reifenzustandsgrößen in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße erster Art eingegangen, so wird der Algorithmus mit dem Schritt 240 weitergeführt. Neben einer Mindestanzahl  $n_{min}$  für alle Geschwindigkeitsbereiche  $V_B$

ist in einem anderen Ausführungsbeispiel auch denkbar, mit  $n_{min,B}$  jedem einzelnen Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  eine eigene Mindestanzahl vorzugeben.

Wird in Schritt 255 festgestellt, dass eine ausreichende Anzahl an Reifenzustandsgrößen in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße erster Art eingegangen ist, werden die Kalibrierungsgrößen  $Kal_{AB}$  und  $Kal_{DB}$  im Schritt 260 im Speicher 150 abgelegt. Zur Ermittlung einer Kalibrierungsgröße zweiter Art, wird in Schritt 265 das Erreichen bzw. das Überschreiten einer vorgegebenen Maximalanzahl  $n_{max}$ , der in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangenen Reifenzustandsgrößen, durch einen Vergleich mit der Durchlaufvariablen  $n_B$  überprüft. Analog zur Bemerkung bezüglich der Minimalanzahl  $n_{min}$  ist auch bei der Maximalanzahl  $n_{max}$  ein Ausführungsbeispiel denkbar, bei dem mit  $n_{max,B}$  jedem einzelnen Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  eine eigene Maximalanzahl vorzugeben werden kann. Als Beispiel für die Minimal- und Maximalanzahl  $n_{min}$  bzw.  $n_{max}$  können Werte gemäß der Tabelle:

15

$n_{min}$	$n_{max}$
250	5000

verwendet werden.

20 Fällt die Überprüfung in Schritt 265 negativ aus, d.h. sind weniger als die Maximalanzahl von Reifenzustandsgrößen zur Ermittlung der Kalibrierungsgröße verwendet worden, so wird der Algorithmus in Schritt 240 weitergeführt. Wird in Schritt 265 jedoch festgestellt, dass eine ausreichende Anzahl an Reifenzustandsgrößen ( $n_B \geq n_{max}$ ) in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangen, so stellt diese Kalibrierungsgröße zweiter Art die Vergleichsgröße für den entsprechenden Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  bis zur erneuten 25 Feststellung einer Kalibrierungsanforderung  $F_I=1$  dar. Im Vergleich zur Kalibrierungsgröße erster Art wird die Kalibrierungsgröße bei einem weiteren Durchlauf ohne Kalibrierungsanforderung nicht mehr modifiziert. Dies wird dadurch angezeigt, dass im Schritt 270 das zum entsprechenden Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  gehörende Flag  $F_{KB}$  gesetzt wird, d.h. es gilt  $F_{KB}=1$ . Anschließend wird in Schritt 275 abgefragt, ob eines der 30 Flags  $F_{KB}$  für alle Indices B noch ungesetzt ist. Da dies eine fehlende Kalibrierungsgröße

5

zweiter Art anzeigen würde, wird bei einer positiven Entscheidung auf den Schritt 240 zur weiteren Verarbeitung verwiesen. Sind jedoch die Flags  $F_{KB}$  für alle Indices B gesetzt, so wird in Schritt 280 das Flag  $F_i$  (155) gelöscht, d.h. zurückgesetzt  $F_i=0$ . Dieses Zurücksetzen wird an den Block 110 weitergegeben, um eine erneute Kalibrierungsanforderung durch den Fahrer oder aufgrund automatischer Erkennung zu ermöglichen. Anschließend wird das Programm beendet, bevor es entweder in regelmäßigen zeitlichen Abständen oder aufgrund einer Kalibrierungsanforderung neu gestartet wird.

10

15

20

25

30

Ein möglicher Algorithmus zur Überwachung der Reifenzustände, insbesondere der Reifenluftdrücke, wird anhand eines Flussdiagramms in Figur 3 dargestellt. Nach dem Start des Algorithmus wird in Schritt 300 das Flag  $F_M$  (125) abgefragt. Wird dabei bei einem gesetzten Flag  $F_M$  (125), d.h.  $F_M=1$  festgestellt, dass sich das Fahrzeug in einer Fahrsituation befindet, die ungeeignet zur Auswertung einer Reifenzustandsgröße ist, wird der Algorithmus unmittelbar beendet. Wird jedoch ein ungesetztes Flag  $F_M$  (125) festgestellt, so wird in Schritt 310 mit  $v_{car}$  (148) die Fahrzeuggeschwindigkeit repräsentierenden Fahrzeuggeschwindigkeitsgröße eingelesen. Durch einen Vergleich der Fahrzeuggeschwindigkeitsgröße  $v_{car}$  (148) mit den vorher eingeteilten Geschwindigkeitsbereichen  $V_B$  kann der Bereich bestimmt werden, in dem sich das Fahrzeug befindet. Aus diesem Vergleich erhält man den zugehörigen Wert des Index B, der den Überwachungsbereich festlegt und für die weitere Überwachung verwendet wird. Im folgenden Schritt 320 werden neben den Raddrehzahlgrößen  $v_{VR}$  (140),  $v_{VL}$  (142),  $v_{VR}$  (144), und  $v_{VL}$  (146) auch die Kalibrierungsgrößen  $Kal_{AB}$  und  $Kal_{DB}$ , sowie die Durchlaufvariable  $n_B$  aus dem Speicher 155 eingelesen. Die Überprüfung, ob im aktuellen Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  Kalibrierungsgrößen existieren, wird anschließend im Schritt 330 durchgeführt. So kann explizit durch den Vergleich gemäß

$Kal_{DB} \neq 0$

bzw.

$Kal_{DB} \neq 0$

die Existenz der Kalibrierungsgrößen für den Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  abgefragt werden. Weisen beide Kalibrierungsgrößen den Wert 0 auf, so wird der Algorithmus bis zum nächsten Startbefehl beendet. Fällt der Vergleich in Schritt 330 jedoch positiv aus, werden im Schritt 340 mit  $\Delta v_A$  die achsweise und mit  $\Delta v_D$  die diagonale

5 Reifenzustandsgröße gemäß

$$\Delta v_A := \{(v_{VL} + v_{VR}) - (v_{HL} + v_{HR})\} / v_{car} .$$

$$\Delta v_D := \{(v_{VL} + v_{HR}) - (v_{VR} + v_{HL})\} / v_{car}$$

10 auf Basis der in Schritt 320 bestimmten Raddrehzahlgrößen  $v_{VR}$  (140),  $v_{VL}$  (142),  $v_{VR}$  (144) und  $v_{VL}$  (146) normiert auf die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) ermittelt. Ist jedoch in Schritt 330 nur eine Kalibrierungsgröße  $Kal_{DB}$  oder  $Kal_{AB}$  auf 0 gesetzt, so wird die zugehörige Reifenzustandsgröße nicht ermittelt.

15 Bevor der Vergleich der ermittelten Reifenzustandsgrößen mit den Kalibrierungsgrößen erfolgt, müssen die zulässigen vorgegebenen Schwellwerte  $SW_{AB}$  und  $SW_{DB}$  an die der Kalibrierungsgröße zugrunde gelegten Anzahl der Reifenzustandsgrößen angepasst werden. Dies ist leicht ersichtlich, da die Schwellwerte unempfindlicher d.h. größer sein müssen, je geringer die Anzahl der den Kalibrierungsgrößen zugrunde liegenden 20 Reifenzustandsgrößen ist. Im vorliegenden Ausführungsbeispiel wird deshalb in Schritt 350 die Ermittlung der Schwellwerte abhängig von der Anzahl  $n_B$  der in die Kalibrierung eingegangenen Reifenzustandsgrößen gemacht. So lassen sich gemäß

$$SW_{AB} = SW_{AB} * (1+SW_F)$$

25 bzw.

$$SW_{DB} = SW_{DB} * (1+SW_F)$$

die Schwellwerte durch den Faktor  $SW_F$  in Abhängigkeit von der Anzahl  $n_B$  modifizieren. eine mögliche Zuweisung des Modifikationsfaktors in Relation zur Anzahl  $n_B$  zeigt die 30 Tabelle:

$n_{B \geq}$	Faktor $SW_F$
250	1/10
500	5/100
1000	2/100
2000	1/100
3300	3/500
5000	1/500

So bedeutet beispielsweise eine Anzahl  $2000 > n_B > 1000$  eine Modifikation der Schwellwerte mit dem Faktor 1,02. Für feinere Abstufungen ist es ohne weiteres möglich, zusätzliche Einteilungen bzw. eine gänzlich andere Zuweisung zu wählen. Die Abhängigkeit des Schwellwerts von der Anzahl der Reifenzustandsgrößen, die in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße einfließt, ist jedoch nicht die einzige denkbare Abhängigkeit. In einem weiteren Ausführungsbeispiel werden die Schwellwerte in Abhängigkeit von der Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) bzw. vom Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  modifiziert.

5

10

Die in Schritt 350 ermittelten Schwellwerte  $SW_{AB}$  und  $SW_{DB}$  werden anschließend im Schritt 360 dazu verwandt, die Abweichung der ermittelten Reifenzustandsgrößen  $\Delta v_A$  bzw.  $\Delta v_D$  von den Kalibrierungsgrößen  $Kal_{AB}$  und  $Kal_{DB}$  zu bestimmen. Zu diesem Zweck wird überprüft, ob die Gleichungen gemäß

15

$$|Kal_{AB} - \Delta v_{AB}| < SW_{AB}$$

oder

$$|Kal_{DB} - \Delta v_{DB}| < SW_{DB}$$

20

erfüllt sind. Ist das der Fall, wird der Algorithmus ohne weitere Konsequenzen beendet. Für den Fall, dass eine der Abweichungen über den Schwellwert hinaus geht, kann im Schritt 370 aus der Zusammenschau der Abweichungen auf das Rad geschlossen werden, welches einen Reifendruckverlust aufweist. Mit einer Fehlermeldung 160 an eine akustische und/oder optische Anzeige 170, die den Fahrer über den Reifendruckverlust informiert, sowie einer geeigneten

Ansteuerung 180 eines Systems 190 zur Kompensation des drohenden Verlusts der Fahrstabilität in Schritt 380 schließt der Algorithmus den Überwachungszyklus.

5 Neben der Überwachung des Reifendrucks in Geschwindigkeitsbereichen mit Hilfe von unvollständig durchgeführten Kalibrierungswerten besteht in einem weiteren Ausführungsbeispiel die Möglichkeit, Kalibrierungswerte für solche Geschwindigkeitsbereiche zu extrapolieren, für die noch keine vollständige Kalibrierung durchgeführt worden ist. Dazu wird im Programmablauf nach Figur 3 nach dem einlesen der Raddrehzahlgrößen  $v_{VR}$  (140),  $v_{VL}$  (142),  $v_{VR}$  (144), und  $v_{VL}$  (146) sowie den Kalibrierungsgrößen  $Kal_{AB}$  und  $Kal_{DB}$  und der Durchlaufvariablen  $n_B$  aus dem Speicher 155 ein weiterer in Figur 4 abgebildeter Programmteil durchlaufen. Dabei wird zunächst in Schritt 400 mit  $F_{KB}=1$  überprüft, ob im aktuellen Geschwindigkeitsbereich B, in dem sich das Fahrzeug befindet, bereits eine vollständige Kalibrierung durchgeführt wurde und ein entsprechender Kalibrierungswert  $Kal_{AB}$  bzw.  $Kal_{DB}$  existiert. Falls sich bei dieser Überprüfung herausstellt, dass bereits eine vollständige 15 Kalibrierung erfolgt ist, so wird im Programmablauf nach Figur 3 mit dem Schritt 330 weiterverfahren. Ist jedoch noch keine vollständige Kalibrierung erfolgt, so wird im Schritt 410 mit  $F_{K(B-1)}=1$  überprüft, ob für den unterhalb des Geschwindigkeitsbereichs B liegenden Geschwindigkeitsbereich B-1 ein Kalibrierungswert aus einer vollständigen Kalibrierung vorliegt. Ist das der Fall, so wird ein Kalibrierungsdatensatz  $Kal_{AB}$  und  $Kal_{DB}$  für den 20 Geschwindigkeitsbereich B aus dem Kalibrierungsdatensatz  $Kal_{A(B-1)}$  und  $Kal_{D(B-1)}$  für den Geschwindigkeitsbereich B-1 extrapoliert. Dazu wird zunächst in Schritt 420 die Differenz zwischen der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) und dem oberen Grenzgeschwindigkeit für den Geschwindigkeitsbereich B-1 gemäß

$$25 \Delta v = |v_{car} - \text{obere Grenzgeschwindigkeit des Bereichs B-1}|$$

gebildet. Dabei stellt  $\Delta v$  ein Maß für die Abweichung der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) vom nächsten darunter liegenden Geschwindigkeitsbereich dar. In Abhängigkeit von dieser Abweichung werden in Verbindung mit den Kalibrierungswerten aus dem 30 Geschwindigkeitsbereich B-1 gemäß

$$Kal_B = f(Kal_{B-1}, \Delta v)$$

für den Geschwindigkeitsbereich B Kalibrierungswerte erzeugt. Eine mögliche Zuweisung der Kalibrierungswerten kann dabei mit

5

$$Kal_{AB} = Kal_{A(B-1)} * (1 + Kal_F)$$

bzw.

$$Kal_{DB} = Kal_{D(B-1)} * (1 + Kal_F)$$

10

erfolgen, wobei die Modifikation der Kalibrierungsgrößen  $Kal_F$  in Abhängigkeit von  $\Delta v$  beispielsweise entsprechend der folgenden Tabelle durchgeführt werden kann:

Abweichung in km/h	Faktor $Kal_F$
$0 < \Delta v \leq 5$	2/100
$5 < \Delta v \leq 10$	5/100
$10 < \Delta v \leq 20$	1/00
$20 < \Delta v \leq 30$	2/10
$30 < \Delta v \leq 40$	5/10

15

Wird in Schritt 410 festgestellt, dass keine vollständige Kalibrierung im Geschwindigkeitsbereich B-1 durchgeführt wurde, wird in Schritt 440 eine entsprechende Abfrage für den Geschwindigkeitsbereich B+1 durchgeführt. Ist das Flag  $F_{K(B+1)}$  nicht gesetzt, so wird die Überwachung abgebrochen. Wird mit  $F_{K(B+1)}=1$  jedoch eine vollständige Kalibrierung im Geschwindigkeitsbereich B+1 erkannt, so wird entsprechend der Vorgehensweise in Schritt 420 und 430 zunächst in Schritt 450 gemäß

20

$$\Delta v = |v_{car} - \text{unterer Grenzgeschwindigkeit des Bereichs } B+1|$$

25

die Abweichung der aktuellen Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) vom nächsten darüber liegenden Geschwindigkeitsbereich B+1 ermittelt. Darauf folgt in Schritt 460 eine Extrapolation der Kalibrierungswerte für den Geschwindigkeitsbereich B gemäß

$$Kal_B = f(Kal_{B+1}, \Delta v)$$

5 Ebenso wie schon für den Schritt 430 entsprechend dargestellt wurde, besteht eine mögliche Zuweisung der Kalibrierungswerten durch

$$Kal_{AB} = Kal_{A(B+1)} * (1 + Kal_F)$$

bzw.

$$Kal_{DB} = Kal_{D(B+1)} * (1 + Kal_F)$$

10

Dabei können die Modifikationen der Kalibrierungsgröße  $Kal_F$  entsprechend der zuvor dargestellten Tabelle durchgeführt werden.

15 Mit dem Schritt 470 wird die Existenz der Kalibrierungsgrößen im Kalibrierungsdatensatz des aktuellen Geschwindigkeitsbereich  $V_B$  überprüft. Weisen beide Kalibrierungsgrößen den Wert 0 auf, so wird der Algorithmus bis zum nächsten Startbefehl beendet. Fällt der Vergleich in Schritt 470 jedoch positiv aus, so werden im Schritt 480 mit  $\Delta v_A$  die achsweise und mit  $\Delta v_D$  die diagonale Reifenzustandsgröße analog zu Schritt 340 gemäß

20

$$\Delta v_A := \{(v_{VL} + v_{VR}) - (v_{HL} + v_{HR})\} / v_{car} .$$
$$\Delta v_D := \{(v_{VL} + v_{HR}) - (v_{VR} + v_{HL})\} / v_{car}$$

25 auf Basis der in Schritt 320 bestimmten Raddrehzahlgrößen  $v_{VR}$  (140),  $v_{VL}$  (142),  $v_{VR}$  (144) und  $v_{VL}$  (146) normiert auf die Fahrzeuggeschwindigkeit  $v_{car}$  (148) ermittelt. Ist jedoch in Schritt 470 eine Kalibrierungsgröße  $Kal_{DB}$  oder  $Kal_{DB}$  auf 0 gesetzt, so wird die zugehörige Reifenzustandsgröße nicht ermittelt.

30 Bei der Überwachung mit Hilfe der extrapolierten Kalibrierungsgrößen kann darüber hinaus eine adaptive Anpassung der Schwellwerte in Abhängigkeit von der Geschwindigkeitsabweichung  $\Delta v$  durchgeführt werden. So können die entsprechenden Schwellwerte gemäß

$$SW_{AB} = SW_{AB} * (1+SW_F)$$

bzw.

$$SW_{DB} = SW_{DB} * (1+SW_F)$$

5

mit einem Korrekturfaktor  $SW_F$  versehen werden, der in Abhängigkeit von  $\Delta v$  gewählt werden kann. Eine mögliche Zuordnung ist mit

Abweichung in km/h	Faktor $SW_F$
$0 < \Delta v \leq 5$	2/100
$5 < \Delta v \leq 10$	5/100
$10 < \Delta v \leq 20$	1/00
$20 < \Delta v \leq 30$	2/10
$30 < \Delta v \leq 40$	5/10

10

denkbar. Nach der Ermittlung der modifizierten Schwellwerte für die extrapolierten Kalibrierungsgrößen wird die Überwachung wie in Figur 3 dargestellt wird, mit dem Schritt 360 fortgeführt.

15

Der in den aufgeführten Ausführungsbeispielen dargestellte Algorithmus kann zur Überwachung in regelmäßigen Abständen oder aufgrund einer gezielten Aktion des Fahrers gestartet werden

Bezugszeichenliste

	$\forall$	für alle
	$\exists$	es existiert
5	$\cup$	logisches UND
	$\cap$	logisches ODER
	$F_I$	Kalibrierungsanforderung (Initialisierungswunsch)
	$F_M$	Flag, das eine nicht zur Überwachung bzw. Kalibrierung geeignete Fahrsituation anzeigt
10	$F_{KB}$	Flag zur Bestimmung des kalibrierten Geschwindigkeitsbereichs
	$v_{VR}, v_{VL}$	Raddrehzahlgrößen für die Räder der vorderen Achse
	$v_{HR}, v_{HL}$	Raddrehzahlgrößen für die Räder der hinteren Achse
	$v_{car}$	Fahrzeuggeschwindigkeit repräsentierende Größe
	$n_B$	Durchlaufvariable, die die Anzahl der in die Kalibrierungsgröße eingegangen Reifenzustandsgrößen angibt
15	$n_{min}$	Mindestanzahl der zur Ermittlung einer ersten Kalibrierungsgröße nötigen Reifenzustandsgrößen
	$n_{max}$	Mindestanzahl der zur Ermittlung einer zweiten Kalibrierungsgröße nötigen Reifenzustandsgrößen
20	$B$	Index zur Zuweisung des Geschwindigkeitsbereichs
	$V_B$	Geschwindigkeitsbereich mit Index 1 ... B
	$Z_K$	Zähler für den aktuellen Kalibrierungsbereich
	$\Delta v_A$	Reifenzustandsgröße bzgl. achsweiser Ermittlung
	$\Delta v_D$	Reifenzustandsgröße bzgl. diagonaler Ermittlung
25	$\Delta v$	Abweichung der aktuellen Geschwindigkeit $v_{car}$ von einem angrenzenden Geschwindigkeitsbereich
	$Kal_A$	Kalibrierungsgröße der achsweisen Überwachung
	$Kal_D$	Kalibrierungsgröße der diagonalen Überwachung
	$Kal_F$	Modifikation der Kalibrierungsgröße
30	$SW_A$	Schwellwert der achsweisen Überwachung
	$SW_D$	Schwellwert der diagonalen Überwachung

	SW <sub>F</sub>	Modifikation des Schwellwerts
	100	Überwachungseinheit
	110	System zur Erzeugung einer Kalibrierungsanforderung
	115	Flag F <sub>I</sub>
5	120	System zur Erkennung von nicht zur Überwachung bzw. Kalibrierung geeigneten Fahrsituationen
	125	Flag F <sub>M</sub>
	130-136	Raddrehzahlsensoren
	138	System zur Ermittlung der Fahrzeuggeschwindigkeit
10	140-146	Raddrehzahlgrößen
	148	Fahrzeuggeschwindigkeitsgröße
	150	Auswerteeinheit
	155	Speicher der Kalibrierungsgrößen und der Durchlaufvariablen n <sub>B</sub>
	160	Fehlermeldung an die akustische und/oder optische Anzeige
15	170	Akustische und/oder optische Anzeige
	180	Ansteuerung des Systems
	190	190 System, das geeignet ist, einer drohenden Fahrinstabilität aufgrund eines Reifendruckverlustes entgegenzuwirken

17.09.02 Gi EM 2002/0071

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

5

Ansprüche

1. Verfahren zur Überwachung eines Betriebszustands wenigstens eines Reifens eines Fahrzeugs, wobei insbesondere als Betriebszustand ein Reifenzustand des Rades vorgesehen ist, wobei vorgesehen ist, dass in die Überwachung wenigstens

- eine Reifenzustandsgröße, die den aktuellen Betriebszustand des Reifens repräsentiert, und
- eine Kalibrierungsgröße, die den Sollreifenzustand des Reifens repräsentiert, eingeht (340),

15 dadurch gekennzeichnet, dass die Überwachung in unterschiedlichen Überwachungsmodi erfolgt, wobei der zur Überwachung herangezogene Überwachungsmodus in Abhängigkeit von wenigstens einer den Fahrzustand des Fahrzeugs repräsentierenden am Fahrzeug bestimmbaren Fahrzustandsgröße, insbesondere der Fahrzeuggeschwindigkeit (148), gewählt wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass jeder Überwachungsmodus wenigstens einen Kalibrierungsmodus enthält, wobei vorgesehen ist, dass für jeden Kalibrierungsmodus wenigstens eine

25 Kalibrierungsgröße ermittelt wird,

wobei die Ermittlung der Kalibrierungsgröße (250 bis 270) in Abhängigkeit von

- wenigstens einer Reifenzustandsgröße, und/oder
- der Fahrzustandsgröße (148), und/oder
- einer Kalibrierungsanforderung (115), und/oder
- dem Überwachungsmodus

30 erfolgt.

3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Ermittlung der Kalibrierungsgröße in Abhängigkeit von

- der Anzahl der erfassten Reifenzustandsgrößen, und
- dem Überwachungsmodus

5 erfolgt, wobei insbesondere vorgesehen ist,

- eine Kalibrierungsgröße erster Art (260) zu bilden, wenn wenigstens eine erste vorgegebene Anzahl an Reifenzustandsgrößen in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangen ist, und/oder
- eine Kalibrierungsgröße zweiter Art (270) zu bilden, wenn eine zweite vorgegebene Anzahl an Reifenzustandsgrößen in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangen ist,

10 wobei insbesondere vorgesehen ist, die Kalibrierungsgröße als Mittelwert (250) der in die Ermittlung eingegangenen Anzahl an Reifenzustandsgrößen zu bestimmen.

15 4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass

- die Ermittlung der Kalibrierungsgröße erster Art (260) bis zur Voraussetzung der Bildung der Kalibrierungsgröße zweiter Art (270) erfolgt, und
- die Ermittlung der Kalibrierungsgröße bei Bildung der Kalibrierungsgröße zweiter Art (270) beendet wird,

20 wobei insbesondere vorgesehen ist, die Ermittlung der Kalibrierungsgröße erneut zu beginnen, wenn eine Kalibrierungsanforderung (115) erkannt wird.

25 5. Verfahren nach Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass in Abhängigkeit vom Überwachungsmodus die Überwachung des Reifenzustands anhand der Ermittlung der aktuellen Reifenzustandsgröße durchgeführt wird, wobei zur Überwachung eine Fehlfunktion des Reifenzustands dann erkannt wird, wenn die ermittelte Reifenzustandsgröße in Bezug zur Kalibrierungsgröße des Überwachungsmodus außerhalb eines vorgegebenen Bereichs liegt,

30 wobei insbesondere vorgesehen ist, dass der vorgegebene Bereich und/oder der Schwellwert in Abhängigkeit von

- wenigstens einer Fahrzustandsgröße (148), und/oder

- der Anzahl der Reifenzustandsgrößen, die in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangen ist, gewählt wird.

5 6. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zur Überwachung des Reifenzustands die Reifenzustandsgröße durch

- eine Differenzbildung der Raddrehzahlen an jeweils wenigstens zwei Rädern bestimmt wird, wobei insbesondere vorgesehen ist, dass

10

- die Differenzen der Raddrehzahlen an den Rädern einer Achse gebildet werden, und/oder
- die Differenzen der Raddrehzahlen an den Rädern gebildet werden, die diagonal zueinander angeordnet sind,

und/oder

15

- eine Differenzbildung der Raddrehzahlen zwischen der Summe der Raddrehzahlen an
- den Rädern der vorderen Achse und
- den Rädern der hinteren Achse

und/oder

- eine Differenzbildung der Raddrehzahlen zwischen der Summe der Raddrehzahlen an
- den Rädern der linken Seite und
- den Rädern der rechten Seite

20 normiert auf die Fahrzeuggeschwindigkeit (148) durchgeführt wird, wobei insbesondere vorgesehen ist, die Raddrehzahlen durch eine die Raddrehzahl repräsentierende Raddynamikgröße (140 bis 146) zu ermitteln.

25 7. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Kalibrierungsanforderung (115) zu einem vorgegebenen Zeitpunkt erfolgt, wobei insbesondere vorgesehen ist, den Zeitpunkt

- abhängig von einem Reifenwechsel, und/oder
- abhängig von einem Aufpumpvorgang des Reifens, und/oder
- durch einen vom Fahrer des Fahrzeugs initiierten Befehl vorzugeben.

8. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass in Abhängigkeit von einer erkannten Fehlfunktion

- der Fahrer des Fahrzeugs über das Auftreten einer Fehlfunktion informiert wird, wobei insbesondere vorgesehen ist, dass dem Fahrer eine Fehlfunktion optisch und/oder akustisch mitgeteilt wird (170), und/oder
- ein Eingriff (180) in eine im Fahrzeug befindliche Bremsanlage (190) und/oder in ein aktives Lenksystem (190) stattfindet, dass der Ursache der Fehlfunktion entgegenwirkt..

5

9. Vorrichtung zur Überwachung eines Betriebszustands wenigstens eines Reifens eines Fahrzeugs, wobei insbesondere als Betriebszustand der Reifenzustand des Rades vorgesehen ist, wobei vorgesehen ist, dass in die Überwachung wenigstens

- eine Reifenzustandsgröße, die den aktuellen Betriebszustand des Reifens repräsentiert, und
- eine Kalibrierungsgröße, die den Sollreifenzustand des Reifens repräsentiert, eingeht (340),

dadurch gekennzeichnet, dass die Überwachung in unterschiedlichen Überwachungsmodi erfolgt, wobei der zur Überwachung herangezogene Überwachungsmodus in Abhängigkeit von wenigstens einer den Fahrzustand des Fahrzeugs repräsentierenden am Fahrzeug bestimmbaren Fahrzustandsgröße, insbesondere der Fahrzeuggeschwindigkeit (148), gewählt wird.

15

10. Vorrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass jeder

Überwachungsmodus wenigstens einen Kalibrierungsmodus enthält, wobei vorgesehen ist, dass für jeden Kalibrierungsmodus wenigstens eine Kalibrierungsgröße ermittelt wird,

wobei die Ermittlung der Kalibrierungsgröße (250 bis 270) in Abhängigkeit von

- wenigstens einer Reifenzustandsgröße, und/oder
- der Fahrzustandsgröße (148), und/oder
- einer Kalibrierungsanforderung (115), und/oder
- dem Überwachungsmodus

20

erfolgt.

25

30

11. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein Mittel zur Ermittlung der Kalibrierungsgröße in Abhängigkeit von

5      - der Anzahl der erfassten Reifenzustandsgrößen, und  
- dem Überwachungsmodus

vorgesehen ist, wobei insbesondere vorgesehen ist,

10      - eine Kalibrierungsgröße erster Art (260) zu bilden, wenn wenigstens eine erste vorgegebene Anzahl an Reifenzustandsgrößen in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangen ist, und/oder

15      - eine Kalibrierungsgröße zweiter Art (270) zu bilden, wenn eine zweite vorgegebene Anzahl an Reifenzustandsgrößen in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangen ist,

wobei insbesondere vorgesehen ist, die Kalibrierungsgröße als Mittelwert (250) der in die Ermittlung eingegangen Anzahl an Reifenzustandsgrößen zu bestimmen.

15

12. Vorrichtung nach Anspruch 10 oder 11, dadurch gekennzeichnet, dass Mittel vorgesehen sind, die in Abhängigkeit vom Überwachungsmodus die Überwachung des Reifenzustands anhand der Ermittlung der aktuellen Reifenzustandsgröße durchführen, wobei zur Überwachung eine Fehlfunktion des Reifenzustands dann erkannt wird, wenn

20      die ermittelte Reifenzustandsgröße in Bezug zur Kalibrierungsgröße des Überwachungsmodus außerhalb eines vorgegebenen Bereichs liegt,

wobei insbesondere vorgesehen ist, dass der vorgegebene Bereich in Abhängigkeit von

25      - wenigstens einer Fahrzustandsgröße (148), und/oder  
- der Anzahl der Reifenzustandsgrößen, die in die Ermittlung der Kalibrierungsgröße eingegangen ist,

gewählt wird.

13. Computerprogramm mit Programmcodemitteln, um alle Schritte eines Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 8 durchzuführen, wenn das Computerprogramm auf einem Computer oder einer entsprechenden Recheneinheit, insbesondere einer Recheneinheit in einem System nach Anspruch 9, durchgeführt wird.

30

14. Computerprogrammprodukt mit Programmcodemitteln, die auf einem computerlesbaren Datenträger gespeichert sind, um ein Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8 oder einer entsprechenden Recheneinheit, insbesondere eine Recheneinheit in einem System gemäß Anspruch 9, durchzuführen.

17.09.02 Gi

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

5

Adaptive EEPROM-Speicherung zur Reifenverlusterkennung

Zusammenfassung

10 Bei der vorliegenden Erfindung handelt es sich um ein Verfahren und eine Vorrichtung, mit dessen Hilfe ein Betriebszustand wenigstens eines Reifens eines Fahrzeugs überwacht wird. Dabei ist insbesondere vorgesehen, dass es sich bei dem überwachten Betriebszustand um einen Reifenzustand des Rades beispielsweise den Luftdruck des Reifens handelt. Weiterhin ist vorgesehen, dass in der Überwachung eine Reifenzustandsgröße, die den aktuellen Betriebszustand des Reifens repräsentiert und eine Kalibrierungsgröße, die den Sollreifenzustand des Reifens repräsentiert, berücksichtigt wird. Der Kern der Erfindung besteht dabei darin, dass die Überwachung in unterschiedlichen Überwachungsmodi erfolgt. Der jeweils zur Überwachung herangezogene Überwachungsmodus wird dabei in Abhängigkeit von wenigstens einer den Fahrzustand repräsentierenden Fahrzustandsgröße bestimmt. In einer besonderen Ausführungsform ist für diese Fahrzustandsgröße vorgesehen, die Fahrzeuggeschwindigkeit als Unterscheidungskriterium für die unterschiedlichen Überwachungsmodi zu wählen.

15

20

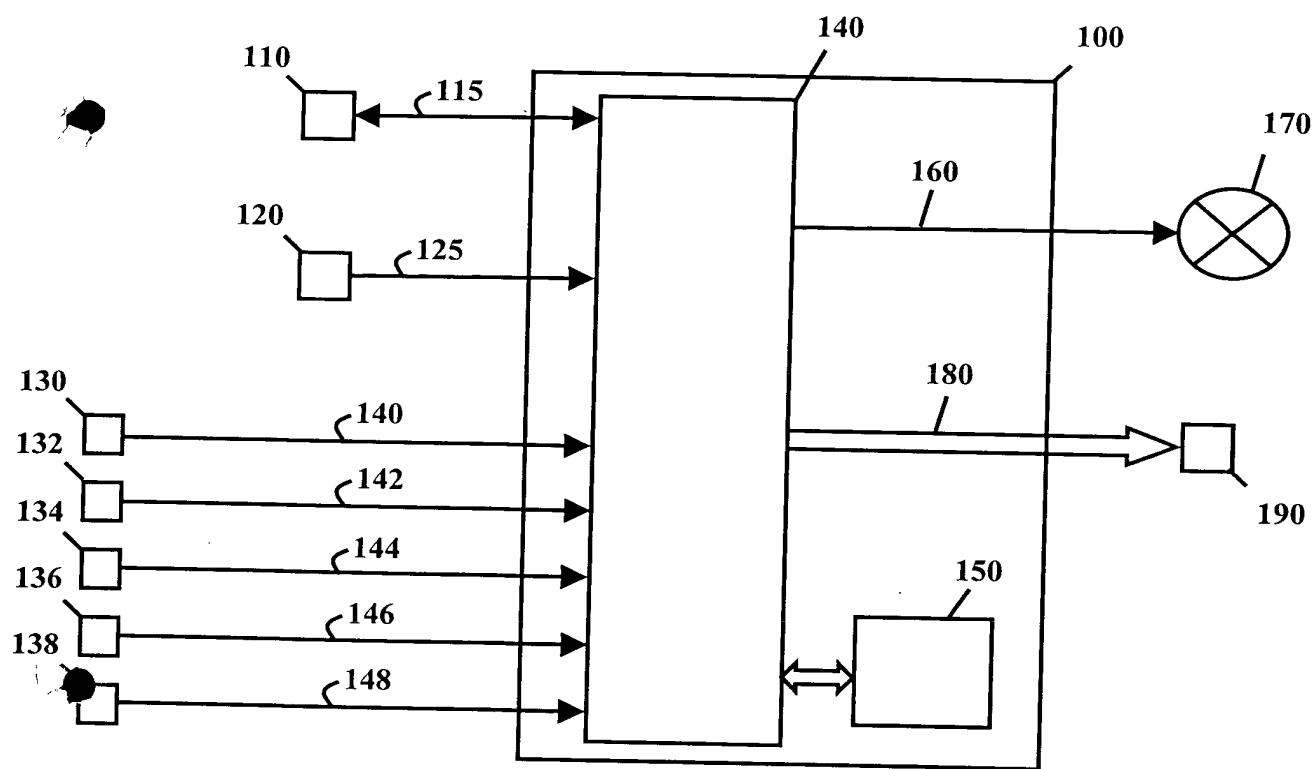
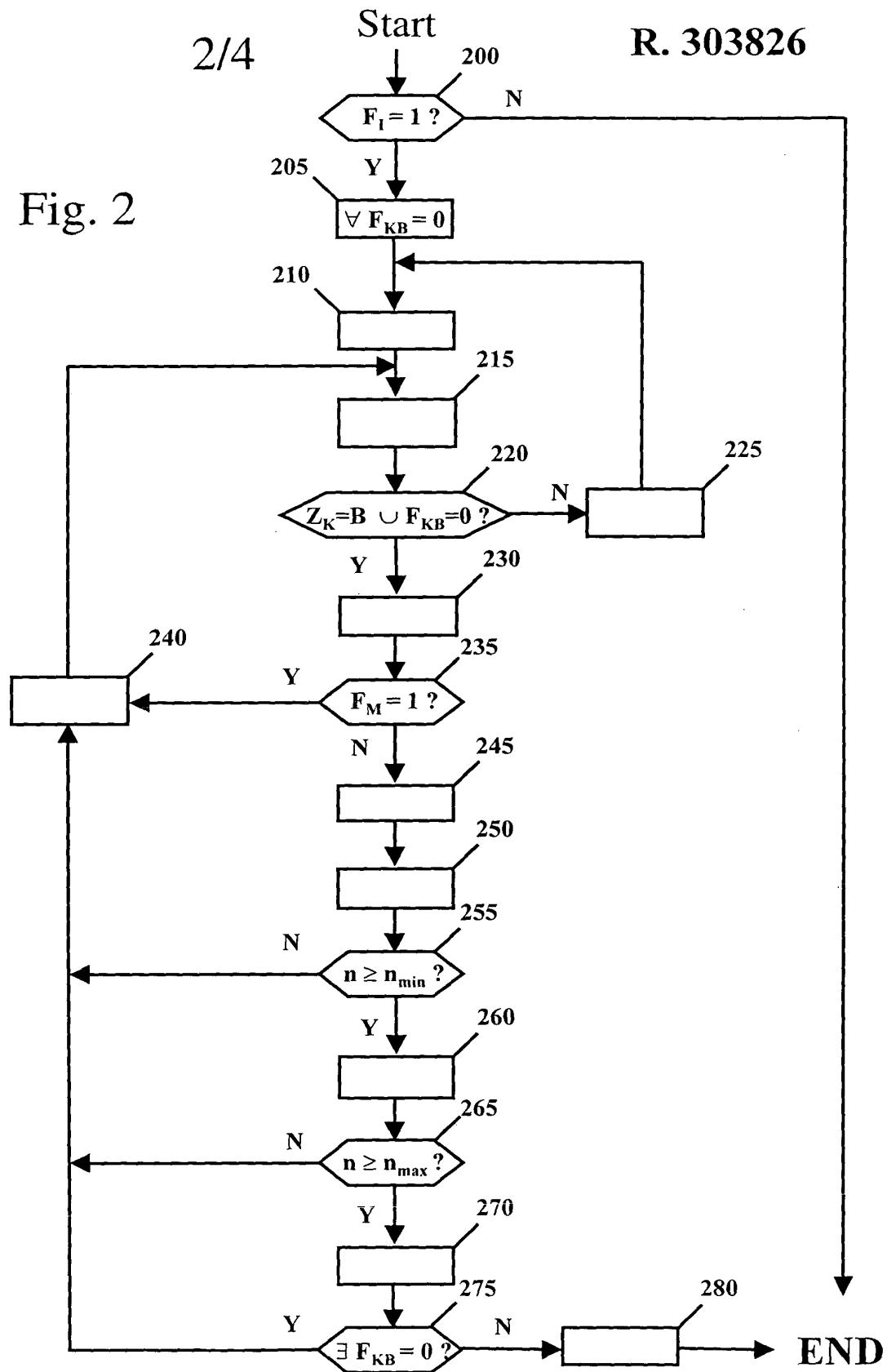


Fig. 1

2/4

R. 303826

Fig. 2



3/4 R. 303826

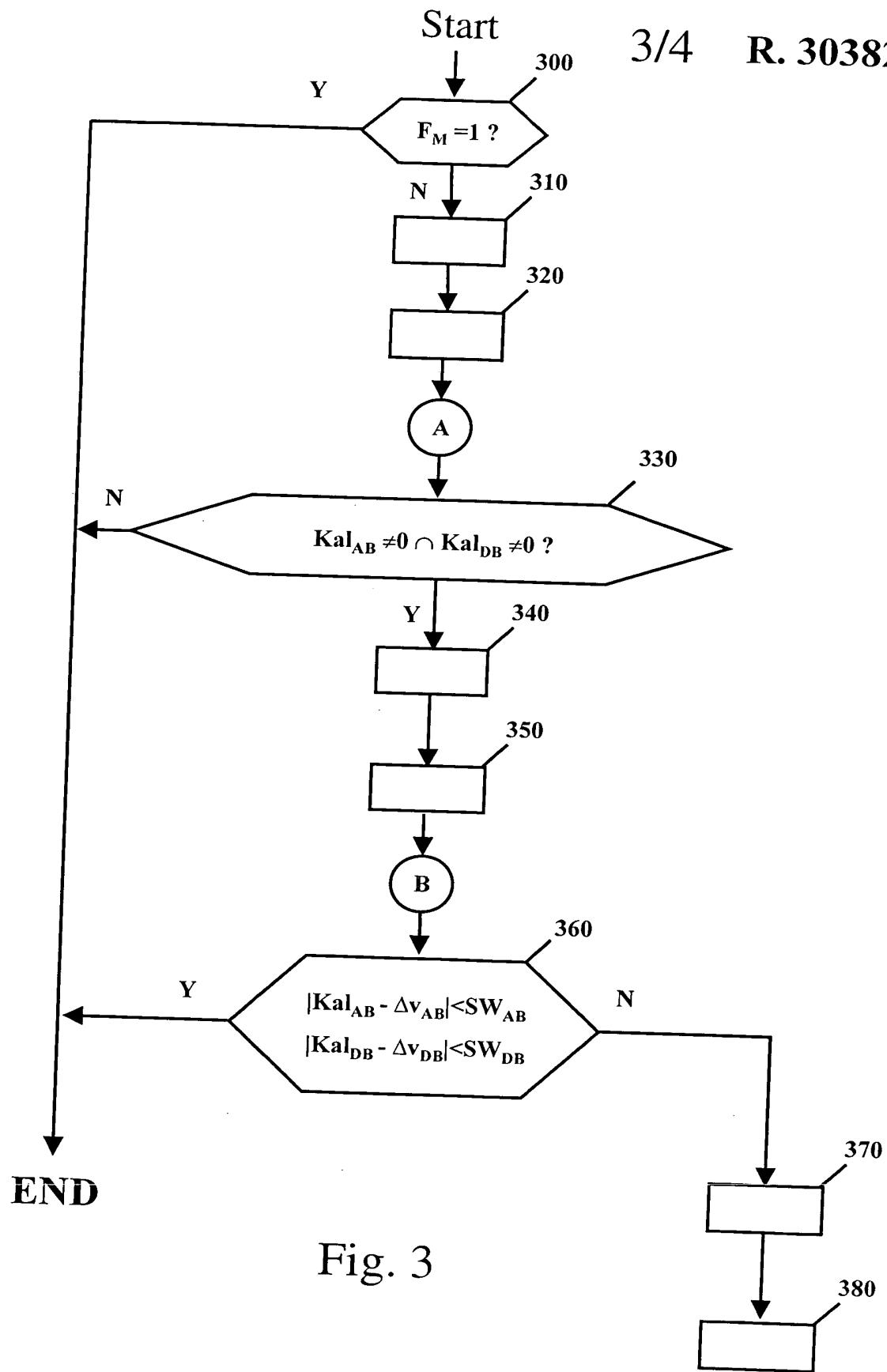


Fig. 3

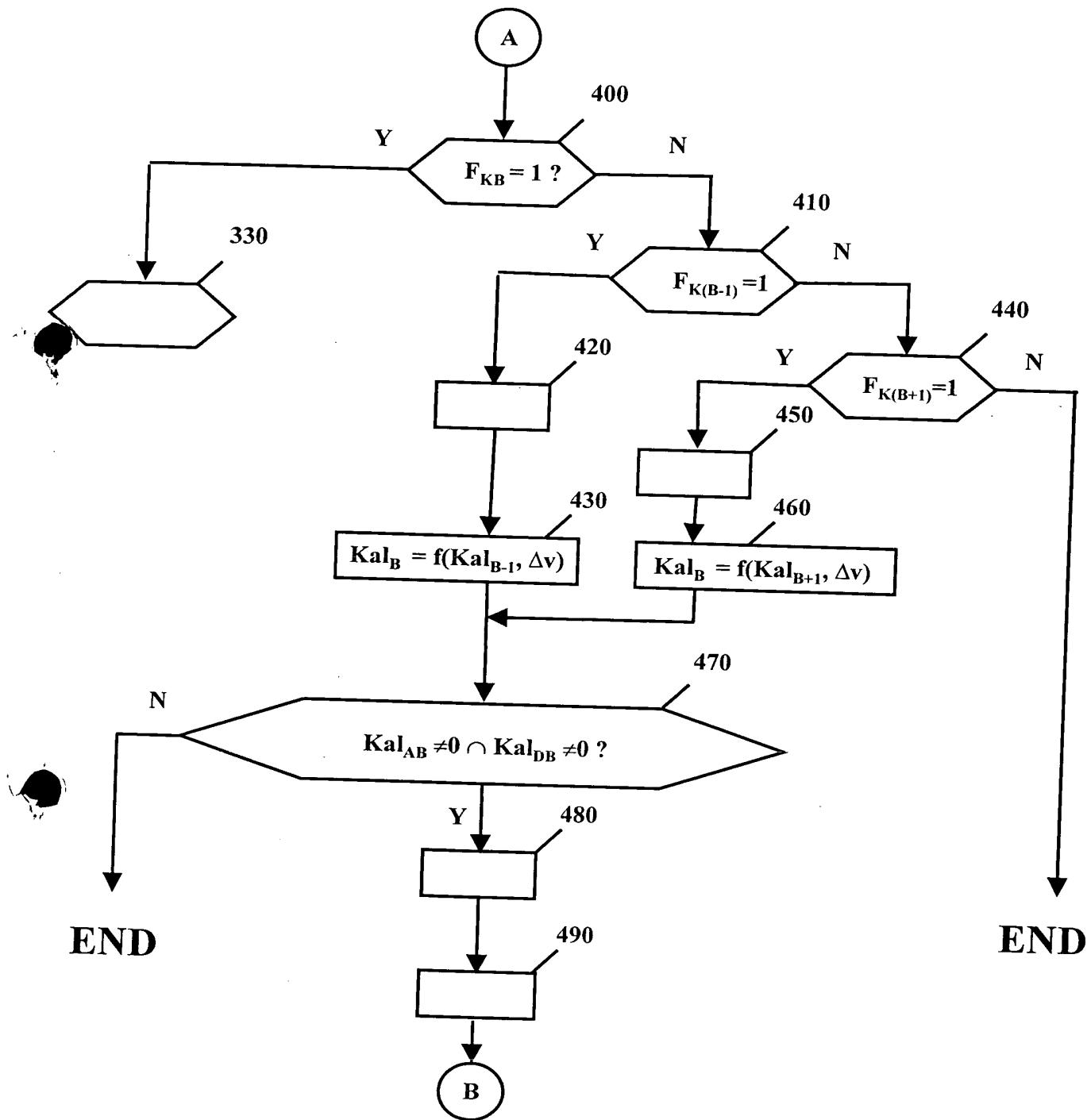


Fig. 4